VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 54)**
- **Komisji Infrastruktury (nr 83)**

z dnia 30 listopada 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 54)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 83)

30 listopada 2016 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, przeprowadziły:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1013).

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Jacek Jóźwik** naczelnik Wydziału Transportu Drogowego w Departamencie Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów, **Zbigniew Mirek** naczelnik Wydziału Legislacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ze współpracownikiem, **Andrzej Dobrucki** prezes Polskiej Izby Inżynierów Drogownictwa, **Barbara Dzieciuchowicz** prezes Zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, **Adrian Furgalski** wiceprezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Jarosław Komża** ekspert Związku Powiatów Polskich oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik Zarządu Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak**, **Jolanta Misiak**, **Dariusz Myrcha**, **Jolanta Osiak**, oraz **Łukasz Żylik** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Wojciech Paluch** oraz **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobry wieczór państwu. Możemy już formalnie rozpocząć wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Witam panie i panów posłów. Witam pana ministra Szmita z zespołem współpracowników. Witam zaproszonych przedstawicieli organizacji zrzeszających różnego rodzaju stowarzyszenia. Oczywiście, jeśli państwo będą się wypowiadać, będą się przedstawiać. Pozwolą państwo, że aby oszczędzić czas, nie będę wszystkich państwa indywidualnie witać.

Proszę państwa, porządek dzienny został państwu dostarczony. Czy do porządku dziennego, dotyczącego druku nr 1013, są jakieś uwagi? Nie ma. Jeśli nie ma uwag, nie słyszę sprzeciwu, stwierdzam, że Komisje przyjęły porządek obrad. Przystępujemy zatem do realizacji tego porządku. Na wstępie bardzo proszę podsekretarza stanu, pana Jerzego Szmita, o wprowadzenie do tematu, czyli, o tak zwane uzasadnienie.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, bardzo się cieszę, że na dzisiejszym posiedzeniu Komisji mogę przedstawić projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Ustawa dotyka dwóch zagadnień. Pierwsze, dotyczy stworzenia możliwości współfinansowania budowy i utrzymania dróg publicznych przez samorządy wspólnie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Drugie zagadnienie dotyczy stworzenia możliwości ministrowi właściwemu do spraw transportu wydawania, rozpowszechniania lub rekomendowania wzorców i standardów dotyczących przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych – budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ich ochrony – w formie opraco-

wań, które są udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

Wysokie Komisje, uzasadnienie tych dwóch propozycji. Jeżeli chodzi o możliwość współfinansowania przez samorządy rożnych szczebli budowy dróg krajowych – podkreślam, możliwość współfinansowania – ten postulat, po pierwsze, był wielokrotnie wysuwany. Mamy też liczne wnioski od samorządów, aby taką możliwość stworzyć.

Po drugie, takie działania były już podejmowane w przeszłości. Samorządy współfinansowały budowę czy rozbudowę dróg krajowych w tych miejscach, w których mają szczególny interes i w przypadku których uważają, że nie stać samorządu na oczekiwanie, aż zgodnie z programem budowy dróg krajowych, czy z innym programem realizowanym przez Generalną Dyrekcję… Niekiedy ten okres oczekiwania jest zbyt długi, a potrzeby samorządu są już dzisiaj. To często wiąże się z inwestycjami, z możliwościami przyciągania inwestorów, z budową, czy przede wszystkim, ze stwarzaniem możliwości inwestycyjnych w poszczególnych samorządach. Takie działania były podejmowane. One, niestety – mówię o współfinansowaniu – spotykały się czasem z negatywną oceną regionalnych izb obrachunkowych, które kwestionowały te wydatki twierdząc, że samorządy inwestują nie swój majątek. Można oczywiście dyskutować, czy to uzasadnienie negowania tych wydatków jest słuszne, bo zarówno samorząd, jak i Generalna Dyrekcja działają w ramach majątku Skarbu Państwa, niemniej jednak, po to, żeby te wątpliwości przestały ograniczać współpracę, proponujemy takie zapisy, które jednoznacznie wyjaśniają możliwość współfinansowania.

Szanowni państwo, jest to projekt rządowy. Przeszedł on przez wszystkie normalne procedury, konsultacje – również społeczne, z samorządami. Był też przedstawiony na obradach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdzie zyskał pozytywną opinię strony samorządowej. W związku z tym, myślę, że możemy, nie obawiając się fundamentalnej dyskusji, przedstawić projekt w tym zakresie.

Natomiast, jeśli chodzi o część drugą, czyli możliwość wydawania przez ministra właściwego do spraw transportu wzorców i standardów dotyczących inwestycji drogowych – budowy, przebudowy czy remontu – wydaje się nam, że to jest konieczność, która może przynieść bardzo korzystne rezultaty. Otóż, szanowni państwo, wielokrotnie mówiliśmy o potrzebie racjonalnego ograniczenia kosztów budowy dróg. Nie rzecz w tym, żeby po prostu budować drogi taniej, tylko, żeby właściwie wykorzystywać pieniądze publiczne. Jedną z takich metod jest standaryzacja, tworzenie norm, wskazówek i zaleceń.

W marcu tego roku minister Adamczyk powołał Radę Ekspertów. Jest to zespół składający się z przedstawicieli samorządów, które też są bardzo znaczącym inwestorem w zakresie infrastruktury drogowej, ale też wykonawców. Są tam również przedstawiciele strony społecznej, Generalnej Dyrekcji, więc całe grono, które dzisiaj odpowiada za prowadzenie inwestycji drogowych. Ten zespół ekspertów pracuje nad przygotowaniem i przedstawieniem kilku wzorców aktów, które regulują proces inwestowania w Polsce.

Dzisiaj najważniejszym takim aktem i najbliższym ostatecznej repozycji jest wzór umowy na duże inwestycje drogowe. Myślimy, że to jest już na końcowym etapie przygotowania. Ustawa, której projekt dzisiaj przedstawiamy, mogłaby stanowić prawną podstawę do rekomendowania tego wzoru ustawy, ale też wzorów na inne szczegóły procesu inwestorskiego i relacje między zamawiającym a wykonawcami, po to, aby unikać tych problemów, o których wiele razy słyszeliśmy i które do tej pory wpływają ujemnie na firmy budowlane w Polsce, aby rozmawiać przed zawarciem umowy i umawiać się w sposób jasny, który określa warunki zrozumiałe dla wszystkich, żeby było jak najmniej sporów sądowych, roszczeń i walki prowadzonej przez prawników w sporach, gdzie dwie strony mają do siebie nawzajem różne pretensje i żale. Myślę, że ta ustawa będzie stanowić bardzo dobrą podstawę do tego, żeby Ministerstwo, nie tak, jak do tej pory, zaproponowało różne rozwiązania, które – co chciałbym zaznaczyć – nie będą rozwiązaniami obowiązującymi. To znaczy, nie będziemy tworzyć prawa, którego trzeba będzie bezwzględnie przestrzegać. Natomiast, liczymy na to, że będzie się to odbywać na zasadzie dobrych praktyk. A biorąc pod uwagę, że te wzory i propozycje, jakie będziemy przedsta-

wiać, będą wypracowane wspólnie przez inwestorów i wykonawców, będą powszechnie akceptowane i zwyczajowo staną się wzorcem do naśladowania i realizowania.

Odnośnie do tego, co przygotowujemy dzisiaj, jeżeli chodzi o wymagania techniczne, przeczytam listę takich wymagań technicznych. Po pierwsze, wymagania techniczne dotyczące projektowania przejść dla zwierząt dziko żyjących. To są ogromne koszty. Wielokrotnie na ten temat rozmawialiśmy. Koszty ochrony przyrody przy budownictwie drogowym to miliardy złotych, a dzisiaj, szanowni państwo, Wysokie Komisje, tak naprawdę nie ma jednoznacznych przepisów, które by określały chociaż to, jakie warunki powinny spełniać przejścia dla zwierząt przez drogi. Nie ma takich przepisów. Są to poddane decyzji zwyczajowe uzgodnienia pomiędzy projektantami a odpowiednimi instancjami ochrony przyrody. Myślę więc, że to powinniśmy znormalizować.

Wymagania techniczne dotyczące naturalnych urządzeń ochrony przed hałasem. Jest to odejście od ekranów – przynajmniej w jakimś zakresie, tam, gdzie jest to możliwe – bo mówimy o naturalnych urządzeniach ochrony przed hałasem.

Wytyczne techniczne dotyczące projektowania urządzeń ochrony środowiska oraz innych urządzeń ochrony przed hałasem. Wymagania techniczne dotyczące badań podłoża gruntowego. Wymagania techniczne dotyczące projektowania dróg z wykorzystaniem technologii IBM, czyli projektowania komputerowego. Wymagania techniczne dotyczące projektowania drogowych konstrukcji mostowych. Proszę państwa, to też jest bardzo istotna część. Konstrukcje mostowe mogą być powtarzalne, mogą być typizowane. Tu też widzimy bardzo poważne możliwości racjonalnego ograniczenia kosztów budownictwa drogowego.

Przechodzimy do katalogów. Katalog typowych projektów przejść dla zwierząt dziko żyjących. Katalog typowych projektów naturalnych urządzeń ochrony przed hałasem. Katalog typowych projektów urządzeń ochrony środowiska innych niż urządzeń ochrony przed hałasem. Katalog typowych projektów konstrukcji mostowych. Katalog typowych projektów elementów w infrastrukturze drogowej. Wszystkie prace, które zostały już podjęte, będą mogły z mocy ustawy niejako wchodzić w obieg gospodarczy i stanowić katalog dobrych wzorców do stosowania zarówno przez projektantów, jak i wykonawców.

Wobec powyższego, zwracam się z wnioskiem do Wysokich Komisji o pozytywne zaopiniowanie projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, druk nr 1013. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję, czyli posłowie mogą zadawać pytania. Także strona społeczna, jeśli jest obecna, będzie mieć możliwość, żeby się wypowiedzieć. Pierwsza zgłosiła się pani poseł Chmiel. Bardzo proszę o zabranie głosu.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Dziękuję bardzo. Nie mam przed sobą pełnej ustawy o drogach publicznych, dlatego pytam uprzejmie, czy art. 16, który pozwala obciążać inwestora nakładami na rozwiązania drogowe w zależności od wielkości inwestycji, zostaje w obecnym kształcie, czy państwo też go nowelizują.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Tego przepisu nie zmieniamy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są pytania? Bardzo proszę. I uprzejmie proszę przedstawić się.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Jarosław Komża:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jarosław Komża, Związek Powiatów Polskich.

Z pewnością wprowadzenie wszelkich mechanizmów współpracy i partnerstwa, w tym pomiędzy administracją samorządową i rządową, to bardzo dobre rozwiązanie. Z tego wynika pozytywna opinia samorządu w Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Jednakże, chciałbym zwrócić uwagę na jeden aspekt, który zarówno

w konsultacjach z resortem, jak i w pisemnych opiniach, w tym naszego związku, zostały przekazane odnośnie do projektu ustawy jeszcze w sierpniu, podczas konsultacji. Otóż, mówiąc kolokwialnie, chcielibyśmy dmuchnąć na zimne. Boimy się pewnej asymetrii w tych relacjach pomiędzy Dawidem a Goliatem, czyli samorządami a agencją rządową jaką jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Mówiąc krótko, w praktyce… Powiedział to pan minister na początku, podkreślił fakultatywność. Powiedział pan o możliwości współpracy. Chodzi o to, żeby nie dochodziło do praktyk wymuszania na samorządach – mówiąc krótko – finansowania pewnych zakresów inwestycji w odniesieniu do dróg publicznych, bo to z pewnością byłoby wypaczenie idei partnerskiej współpracy pomiędzy samorządem a rządem w tych inwestycjach. Zwracamy po prostu na to uwagę, aby – mówiąc krótko – strona rządowa zapewniła tę fakultatywność mechanizmu wprowadzonego w ustawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy strona rządowa chce się odnieść do tej wypowiedzi, czy może damy chwilę stronie rządowej? Tak? Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Wysokie Komisje, ustawa w art. 2 pkt 6 jednoznacznie stwierdza, że zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg publicznych mogą być finansowane lub dofinansowane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, zgodnie z porozumieniami zawartymi na podstawie art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Dobrowolność jest tu rzeczą oczywistą. Absolutnie nie jest intencją wnioskodawców, Ministerstwa, by w ten proces wprowadzać jakiekolwiek elementy nacisku. Nie ma tu też takich instrumentów, żeby ta ustawa mogła budzić tego rodzaju niepokój. Mówimy o porozumieniu, a więc rzeczy dobrowolnej, w przypadku której dwie strony muszą się zgodzić i uznają to za korzystne. Na tym polegają porozumienia. Myślę, że to nie będzie naruszane. Przynajmniej ten projekt nie daje narzędzi, żeby tego typu mechanizm wymuszania wprowadzać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Czy są następne głosy? Jeśli nie ma chętnych do zabrania głosu w tej części dyskusji, zamykam pierwsze czytanie. Myślę, panie przewodniczący, że możemy zaproponować przejście do analizy zmian zaproponowanych w ustawach.

Zatem, zamykam pierwsze czytanie. Informuję, że nie został złożony wniosek o podjęcie uchwały w sprawie przeprowadzenia wysłuchania publicznego. W związku z tym, prezydia Komisji, a w tym wypadku przewodniczący, proponują, żeby przejść do rozpatrzenia projektu. Przystępujemy do analizy.

Mówimy o projekcie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw z druku nr 1013. Przechodzimy do zmiany pierwszej. To jest art. 1: „W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wprowadza się następujące zmiany”.

Pytam, czy są jakieś uwagi do zmiany pierwszej. Najpierw do tytułu, przepraszam. Nie ma uwag. Wobec tego, przyjmujemy tytuł.

Teraz zmiana pierwsza. To jest art. 1, zmiana pierwsza. Czy są jakieś uwagi Biura Legislacyjnego? Nie widzę zgłoszeń. Czy strony społeczna i rządowa chcą jeszcze do tego się odnieść? Nie widzę zgłoszeń. Wobec tego, uznaję, że możemy przyjąć zmianę pierwszą z art. 1.

Przechodzimy do zmiany drugiej w art. 1. Czy Biuro Legislacyjne ma jakiejś uwagi? Nie ma uwag. Czy państwo posłowie mają jakieś uwagi? Nie. Dziękuję bardzo. Strona rządowa. Nie ma uwag. Dziękuję bardzo. Wobec tego, uznaję, że nie ma sprzeciwu wobec przyjęcia art. 2… Przepraszam, poprawki. Nie ma poprawki do zmiany drugiej… Do zmiany drugiej.

Teraz przechodzimy do art. 2. To jest ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego. Tutaj mamy zmianę, która mówi, o tym, że dodaje się ust. 6 w brzmieniu… Czy do tego artykułu mają państwo jakieś uwagi? Czy Biuro Legislacyjne ma uwagi? Nie ma uwag. Rozumiem, że strona rządowa także nie wnosi żadnych uwag. Wobec tego, przyjęliśmy art. 2.

Przechodzimy do art. 3. Chodzi tu o ustawę z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. W art. 216 dodaje się ust. 3 w brzmieniu takim, jak w projekcie.

Czy do zmiany w art. 3 są uwagi państwa posłów? Nie ma. Czy Biuro Legislacyjne ma jakiejś uwagi? Nie ma. Strona społeczna też nie ma uwag. Wobec tego, panie ministrze, można powiedzieć, że rząd też nie ma uwag. Czy tak? Trzyma się swego. Bardzo dobrze. Rozumiem zatem, że przyjęliśmy art. 3.

I przechodzimy do art. 4. Czy do art. 4 państwo posłowie mają jakieś uwagi? Dziękuję bardzo. Ani państwo posłowie, ani Biuro Legislacyjne, ani strona rządowa, która trzyma się swego, nie wnoszą uwag. Wobec powyższego mogę zapytać… Nie wiem, jak zapytać formalnie… Głosujemy nad całością. Czy tak?

Zatem, proszę państwa, kto jest za wnioskiem o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy z druku nr 1013 bez poprawek. Kto z państwa jest za przedstawionym projektem? Proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Nie widzę zgłoszeń. Proszę o podanie wyniku.

Sekretarz Komisji Dariusz Myrcha:

Za 27 posłów, nikt nie był przeciw, brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Jednogłośnie przyjęliśmy projekt. Stwierdzam więc, że Komisje wniosek przyjęły.

W związku z tym, że ten projekt w dużej mierze dotyczy samorządu terytorialnego, proponuję, żeby posłem sprawozdawcą został były burmistrz, obecny poseł, pan poseł Jerzy Paul. Czy pan wyraża zgodę?

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Tak. Wyrażam zgodę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy są inne propozycje? Nie widzę zgłoszeń. Bardzo dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji wyboru pana posła Jerzego Paula na sprawozdawcę? Nie ma sprzeciwu. Wobec powyższego, mogę powiedzieć, że Wysokie Komisje wybrały posła sprawozdawcę. Wyczerpaliśmy porządek obrad.

Zamykam posiedzenie Komisji.